

De brug die een tunnel werd

Den Rouwendam over ende weder



Dini Heijden - Museum Hoeksche Waard

Museum Hoeksche Waard bestaat 50 jaar. Dit wordt gevierd van maart 2018 tot mei 2019. In de expositie '4000 jaar Hoeksche Waard' in boerderij Oost Leeuwenstein in Heinoord, wordt de bezoeker meegenomen langs 50 onderwerpen, die samen de geschiedenis van de Hoeksche Waard vertellen. Zij zijn het onderwerp van een wekelijkse column.

Omstreeks 1655 is het veer van 's-Gravendeel op den Rouwendam over ende weder over (het huidige Wieldrecht) aangelegd in opdracht van de Grafelijkheid van Holland. Vanaf die tijd was het mogelijk om met paard en wagen over te varen en hoefde men niet meer via Zwijndrecht en Kuipersveer van Dordrecht naar Strijen te reizen. Een flinke besparing in reistijd.

Ruim 200 jaar later, in 1870, presenteerde burgemeester Vaarzon Morel van 's-Gravendeel aan zijn collega's in de Hoeksche Waard en Dordrecht zijn plan om een brug te bouwen bij 's-Gravendeel. Een brug zou de wachttijd op marktdagen aanzienlijk bekorten en kunnen zorgen voor een betere aansluiting op het spoorwegnet.

Een brug kon de Hoeksche Waard ontsluiten en de handel stimuleren, aldus de burgemeester. Ontwerptekening

en kostenbegroting werden gemaakt, maar verschil van inzicht verhinderde dat de brug werd gebouwd. Het 's-Gravendeelse plan verdween, met de komst van de Barendrechtse brug in 1888, in de ijskast.

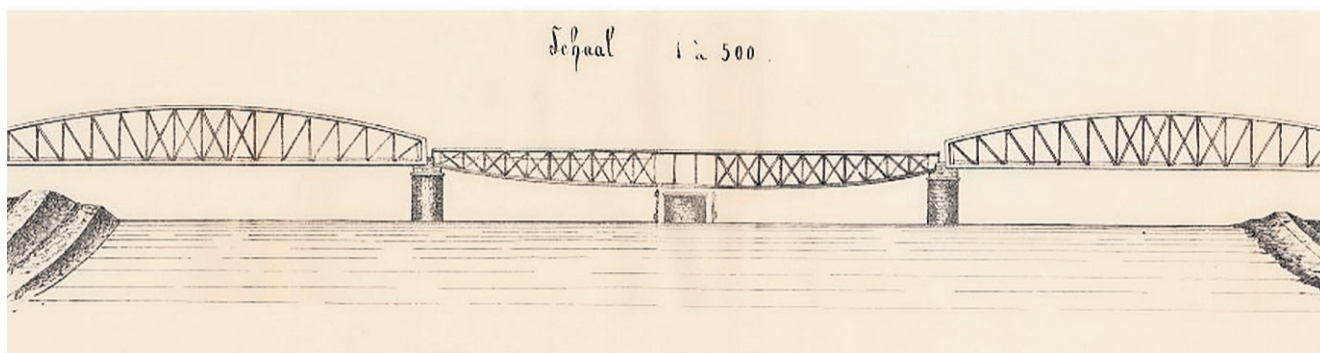
Tot 1932! Er werd een nieuw verzoek ingediend. Met een verbinding van Rotterdam en

**GEEN BRUG MAAR
TUNNEL VORMT
NA 107 JAAR DE
VASTE VERBINDING**

Zwijndrecht via de Barendrechtse brug en de brug bij 's-Gravendeel naar de Moerdijkbrug zou het plan voor een brug van Zwijndrecht naar Dordrecht in de prullenbak kunnen, zo was de redenering. Ook dit plan haalde het niet en in 1939 werd de verkeersbrug Dordrecht-Zwijndrecht in gebruik genomen. Maar 's-Gravendeel gaf niet op en



Veer rond 1770 - ontwerptekening brug 1870



Veer 's-Gravendeel-Wieldrecht ca. 1770 - A. van Wanum (RAD) en ontwerptekening brug bij 's-Gravendeel uit 1870

kwam in 1934 weer met een plan. De bouw zou niet alleen werkgelegenheid scheppen in de crisisjaren maar een vaste oeververbinding zou ook veel voordelen hebben. Vervoer tussen 00.00 en 05.00 uur zou mogelijk worden, ijsgang in de rivier zou geen belemmering zijn en het transport van mi-

litairen en materieel naar het fort bij Numansdorp, kon veel sneller evenals bezoek aan scholen, winkels en ziekenhuizen in Dordrecht. Ook nu leidde dit tot niets, evenmin als in 1946, 1952 en 1956.

Tot in 1972 een veerpont met schoolkinderen er anderhalf uur over deed om af te me-

ren. Door de Deltawerken was de stroming fors sterker geworden. De rivier was uitgediept en rechtgetrokken zodat zeeschepen direct door de Kil konden varen. Dat leidde tot gevaarlijke situaties op de rivier.

De plannen kwamen in een stroomversnelling, de Stichting

Dordtse Kil werd opgericht en 1 oktober 1977 was de vaste oeververbinding een feit.

Geen brug maar een tunnel vormt na 107 jaar de vaste verbinding tussen de Hoeksche Waard en het eiland van Dordrecht.

Geen rijksplan maar particulier initiatief.